ARCHIVO MLV

Caja 11
Carpeta 15B

El testimonio del
Comodoro Oscar José Pose Ortiz de Rozas

LA ORDEN DE REGRESO DEL MATERIAL CH 47

A medida que el cerco ingles se cerraba sobre Puerto Argentino, aproximadamente del día 06 – jun. – 82 en adelante, se podía apreciar con claridad que ya no era necesario el vuelo de nuestros helicópteros dado que la defensa Argentina se limitaba a unos pocos kilómetros de la capital de las islas y que esa defensa prontamente seria sobrepasada por las fuerzas inglesas, se comenzó a pensar en la remota posibilidad de que nuestro material aéreo no cayera en manos del enemigo.

Quien lanzo la idea en primer término fue el propio Brigadier Castellanos en conversación con el suscripto. A la pregunta del Brigadier, ¿si era posible cruzar los Chinook al Continente?, le respondí... "lo intentaremos señor Brigadier", pero esa respuesta involucraba dos cosas, una nuestra voluntad de hacerlo y la segunda la gran incertidumbre de poder conseguir en ese caos de la guerra todo lo que necesitábamos para poder intentarlo con alguna posibilidad de éxito; desde el cambio de uno de los motores, que se había tragado una bolsa plástica para construir defensas con sacos de arena, la cual había roto los alabes del compresor al transformarse en carbón hasta una grúa de campaña del E.A. que había sobrevivido a un ataque ingles que destruyo a uno de los Chinook del EA.

Entre el 06 y 08 el Brigadier Castellanos me vuelve a llamar a su puesto comando y me informa que las FAS habían ordenado el repliegue de los dos CH- 47 para realizar con tropas especiales de la Armada una infiltración en la zona de Darwin detrás de las líneas inglesas. Esta orden acelero nuestro trabajo de preparación y mantenimiento, se consiguió la grúa de campaña, se saco el motor de repuesto del aeropuerto de Puerto Argentino, se cambio el motor pero aún nos faltaban los tanques suplementarios para lograr la autonomía que requería el vuelo, los cuales habían perdido en Darwin cuando cayera la BAM "Cóndor".

Este problema lo solucionamos haciéndonos de tanques vacíos de combustible de 200 litros que el E.A. tenía en proximidades de la casa del Gobernador y dos bombas reloj que sinceramente no recuerdo de donde aparecieron.

En la noche del día 08 - jun. ó 09 – jun. 23/24 hs, me reúno con el Brigadier Castellanos y le informo que estábamos listos para salir y que si bien los dos B- 212 no podían volar por estar vencidos los rotores de cola y presentar fuertes vibraciones, se los podía embarcar en el ARA Bahía Paraíso como helicópteros sanitarios. Este buque tenía previsto entrar a Puerto Argentino el día 10 de junio aproximadamente.

Esa noche creo que no durmió nadie de nuestro grupo. Había planificado el vuelo en riesgo decreciente, quiere decir que la primer hora de vuelo sería la más comprometida para nosotros por cuanto debíamos evitar a los Harriers, a los Buques de la flota que creíamos se encontraban al este de Puerto Argentino y a los buques que horas antes habían sido atacados por la Fuerza Aérea Argentina en su intento de desembarco en Bahía Agradable y de los cuales sabíamos que algunos habían sido averiados pero no teníamos la menor idea de su posición. También durante las primeras tres horas y media por lo menos deberíamos volar nocturno sobre el mar y a muy baja altura para tratar de evitar ser detectados por la flota enemiga.

Había tratado de mantener en secreto absoluto esta operación, al punto que al Brigadier Castellanos lo informe de nuestra hora de despegue en la misma madrugada del día 09 de junio. Otro de los riesgos que deberíamos asumir era despegar para un vuelo de seis o siete horas sin ningún tipo de información meteorológica de nuestro destino, tampoco quise requerirla por radio dado que eso podía delatar nuestras intensiones.

Pese a todas estas medidas de seguridad o velo de la operación, la noche anterior a nuestro despegue me di cuenta que por algún lado se había filtrado la información, dado que Nicolás Kasanseu me pidió que cargáramos un material fílmico para entregar en el continente. Siempre me remordió haberle mentido al hombre que por su comportamiento y hombría de bien se había ganado nuestra simpatía en aquellos días de convivencia de momentos difíciles en extremo, pero creí que diciéndole que no existía tal vuelo por lo menos no llamaría por teléfono o el mismo lo desmentiría.

Alrededor de las 0400hs del día 09 de junio, deje a las tripulaciones en las maquinas alineando los sistemas

FW office

ARCHIVO MLV

Caja 11
Carpeta 15B

El testimonio del

Comodoro Oscar José Pose Ortiz de Rozas

LA ORDEN DE REGRESO DEL MATERIAL CH 47

A medida que el cerco ingles se cerraba sobre Puerto Argentino, aproximadamente del día 06 – jun. – 82 en adelante, se podía apreciar con claridad que ya no era necesario el vuelo de nuestros helicópteros dado que la defensa Argentina se limitaba a unos pocos kilómetros de la capital de las islas y que esa defensa prontamente seria sobrepasada por las fuerzas inglesas, se comenzó a pensar en la remota posibilidad de que nuestro material aéreo no cayera en manos del enemigo.

Quien lanzo la idea en primer término fue el propio Brigadier Castellanos en conversación con el suscripto. A la pregunta del Brigadier, ¿si era posible cruzar los Chinook al Continente?, le respondí... "lo intentaremos señor Brigadier", pero esa respuesta involucraba dos cosas, una nuestra voluntad de hacerlo y la segunda la gran incertidumbre de poder conseguir en ese caos de la guerra todo lo que necesitábamos para poder intentarlo con alguna posibilidad de éxito; desde el cambio de uno de los motores, que se había tragado una bolsa plástica para construir defensas con sacos de arena, la cual había roto los alabes del compresor al transformarse en carbón hasta una grúa de campaña del E.A. que había sobrevivido a un ataque ingles que destruyo a uno de los Chinook del EA.

Entre el 06 y 08 el Brigadier Castellanos me vuelve a llamar a su puesto comando y me informa que las FAS habían ordenado el repliegue de los dos CH- 47 para realizar con tropas especiales de la Armada una infiltración en la zona de Darwin detrás de las líneas inglesas. Esta orden acelero nuestro trabajo de preparación y mantenimiento, se consiguió la grúa de campaña, se saco el motor de repuesto del aeropuerto de Puerto Argentino, se cambio el motor pero aún nos faltaban los tanques suplementarios para lograr la autonomía que requería el vuelo, los cuales habían perdido en Darwin cuando cayera la BAM "Cóndor".

Este problema lo solucionamos haciéndonos de tanques vacíos de combustible de 200 litros que el E.A. tenía en proximidades de la casa del Gobernador y dos bombas reloj que sinceramente no recuerdo de donde aparecieron.

En la noche del día 08 - jun. ó 09 – jun. 23/24 hs, me reúno con el Brigadier Castellanos y le informo que estábamos listos para salir y que si bien los dos B- 212 no podían volar por estar vencidos los rotores de cola y presentar fuertes vibraciones, se los podía embarcar en el ARA Bahía Paraíso como helicópteros sanitarios. Este buque tenía previsto entrar a Puerto Argentino el día 10 de junio aproximadamente.

Esa noche creo que no durmió nadie de nuestro grupo. Había planificado el vuelo en riesgo decreciente, quiere decir que la primer hora de vuelo sería la más comprometida para nosotros por cuanto debíamos evitar a los Harriers, a los Buques de la flota que creíamos se encontraban al este de Puerto Argentino y a los buques que horas antes habían sido atacados por la Fuerza Aérea Argentina en su intento de desembarco en Bahía Agradable y de los cuales sabíamos que algunos habían sido averiados pero no teníamos la menor idea de su posición. También durante las primeras tres horas y media por lo menos deberíamos volar nocturno sobre el mar y a muy baja altura para tratar de evitar ser detectados por la flota enemiga.

Había tratado de mantener en secreto absoluto esta operación, al punto que al Brigadier Castellanos lo informe de nuestra hora de despegue en la misma madrugada del día 09 de junio. Otro de los riesgos que deberíamos asumir era despegar para un vuelo de seis o siete horas sin ningún tipo de información meteorológica de nuestro destino, tampoco quise requerirla por radio dado que eso podía delatar nuestras intensiones.

Pese a todas estas medidas de seguridad o velo de la operación, la noche anterior a nuestro despegue me di cuenta que por algún lado se había filtrado la información, dado que Nicolás Kasanseu me pidió que cargáramos un material fílmico para entregar en el continente. Siempre me remordió haberle mentido al hombre que por su comportamiento y hombría de bien se había ganado nuestra simpatía en aquellos días de convivencia de momentos difíciles en extremo, pero creí que diciéndole que no existía tal vuelo por lo menos no llamaría por teléfono o el mismo lo desmentiría.

Alrededor de las 0400hs del día 09 de junio, deje a las tripulaciones en las maquinas alineando los sistemas

8

AR-FAA-MLV-C11-015_B

de navegación inerciales y me dirigí al Puesto Comando para tratar de obtener información de donde se encontraba el núcleo de la flota inglesa o que buques en proximidades de Puerto Argentino tanto con Harriers podían detectar los radares nuestros. Encontré resistencia a encender los radares, según me dijeron en el Puesto Comando, porque había actividad de helicópteros enemigos en proximidades de Puerto Argentino y cosa que si era un hecho ya habían atacado con misiles antirradar. Luego de algún enojo de mi parte el entonces Mayor Silva, un compañero y amigo a quien recurrí en ayuda accedió a encender radar y pasarme la información actualizada. Una de las cosas que recuerdo vagamente es que una PAC aparecía en pantalla alejándose al este y que se perdió en descenso, lo cual me confirmaba que el o los portaaviones se encontraban donde habíamos estimado.

Regrese rápidamente al pseudo hipódromo donde esperábamos con nuestros helicópteros, pregunte al Capitán Beltrame ¿está todo listo? Me dijo que si, mande a uno de los tripulantes de mi CH 47 al otro a preguntar lo mismo, también estaban listos y ordene despegue con cinco minutos de intervalo y absoluto silencio de radio.

Despegamos a las seis de la mañana, en esa zona y en esa época el crepúsculo matutino comenzaba entre las 0915 y 0930 hs o sea que teníamos varias horas de nocturno por delante. Inmediatamente pusimos rumbo sur pensando que si el enemigo tenía intención de encontrarnos buscaría en rumbo oeste. Volamos a treinta pies del agua, colocamos la alarma luminosa del radar altímetro en treinta pies y manteníamos la luz encendiéndose y apagándose. Si la flota estaba al este de Puerto Argentino, a cada minuto de nuestro vuelo le quitábamos posibilidad a los Harriers de alcanzarnos dado que ellos debían llegar a nosotros y regresar al portaaviones, su autonomía se reducía directamente al 50 % (radio de acción).

Volamos con rumbo 180 una hora y media, en el helicóptero todo era silencio, tratábamos de ver en la espesura de la noche algo, cualquier cosa, la cabina de pilotaje como la de carga estaban casi en oscuridad total, con el casco colocado, los diferentes ruidos de semejante maquina, se podía escuchar a los operadores de carga y mecánicos que con el piso inundado en combustible bombeaban sin descanso trasvasando JP 1 de los tambores de 200 lts al sistema de combustible propio de la aeronave.

Al cabo de esa hora treinta pusimos rumbo al w para recalar en la isla de los Estados. Cuando pusimos rumbo al w ya nos sentíamos liberados de los Harriers. Volamos en ese rumbo ya más preocupados en la meteorología que desconocíamos, que por las PAC inglesas, si siempre pensábamos que podíamos encontramos con alguno de los buques que la flota adelantaba como piquete radar. Los hombres a bordo no hablábamos si no era algo estrictamente necesario relacionado al vuelo, ya habían transcurrido casi tres horas del despegue de Puerto Argentino, aun era noche cerrada cuando en la frecuencia de radio que habíamos coordinado entre ambos helicópteros, escucho un llamado.... "Puma, Zenon" lo miro al Capitán Beltrame, sentado a mi lado y le digo "sonamos", casi seguro que fui más guarango, Puma era mi indicativo y Zenon el del Comandante del otro CH 47. Sabía que para romper el silencio de radio impuesto deberían tener un problema grave, Beltrame le contesto y se confirmo mi presentimiento. Zenon nos informa que se le había encendido la luz de alarma de la caja principal trasera, el manual de vuelo dice "aterrice de inmediato". Fueron momentos de gran tensión para mí y mezclado con bronca, ya no esperábamos más problemas con el enemigo y estaba próximo a desaparecer el problema del nocturno, el trasvase de combustible de emergencia había funcionado y ahora se nos presentaba esta emergencia. No se podía aterrizar en un mar que no veíamos y del cual no sabíamos su estado, para colmo, pensaba que el Copiloto del Zenon (Capitán Fernández) había tenido esa misma emergencia en Marambio a fines de enero de ese año y al tocarse ambos rotores por el desfasaje que ocasiona el frenado de la caja dañada, la maquina se había desintegrado salvándose la tripulación porque esto se produjo en el preciso momento que tocaban tierra.

Cuando Zenon me pasa la emergencia, le ordeno que tiren todo lo que puedan al mar para alivianar peso e imponerle a las cajas de transmisión el menor esfuerzo posible, también disminuir la velocidad y volar lo más cercano del mar que fuera posible, le pedí la posición e iniciamos un viraje de 180 para volver en busca del H-91, aun seguía siendo de noche así que tuvimos que encender las luces de posición para vernos, en aproximadamente tres o cuatro minutos los localizamos y nos pusimos a volarle en formación.

Rogábamos que comenzara el alba porque aun al lado de ellos sería casi imposible rescatarlos si tenían que tirarse a aterrizar o caían al mar.
Volamos en esa situación algunos minutos imposibles de precisar con rumbo a la Isla de los Estados, comenzó lentamente a amanecer, cada gota de luz era una gran esperanza, cuando ya era diurno y veíamos a la isla en el radar a pocas millas nos adelantamos con nuestro helicóptero para buscar un lugar apto de aterrizaje y tenerlo reconocido previamente para que la maquina en emergencia pudiera aterrizar de inmediato, la geografía de esta isla no es muy rica en lugar aptos para aterrizar, luego del reconocimiento aterrizamos en el lugar que nos pareció más apto, dejándole el mejor espacio a nuestra izquierda para el H –

91 que aterrizo pocos minutos después, cuando sus ruedas se comenzaron a hundir en la turba respiramos con gran alivio.

Mientras nosotros con el H – 93 esperábamos con los motores en marcha el H – 91 debio cortar motor para verificar que gravedad tenía la falla que había causado la alarma. Luego que en el H-91 se detuvieron los rotores, los mecánicos comenzaron a revisar el sistema de transmisión, comprobando un cortocircuito en uno de los detectores de la caja trasera, esto fue rápidamente solucionado, ahora todo lo que faltaba era que no tuviera problemas para poner en marcha, arranco bien sin sobresaltos para nadie, despegamos con el 93 adelante y pusimos rumbo a Rio Grande, al despegue al cruzar una pequeña bahía de la isla se nos apareció un buque que en esos momentos no pudimos identificar, continuamos con nuestro rumbo y arribamos a Rio Grande alrededor del mediodía, allí nos recibieron con alegría nuestros camaradas, nos ofrecieron un suculento almuerzo y luego de ello, previo recarga de combustible decolamos con rumbo a Rio Gallegos.

Al arribo en Gallegos se repitieron los saludos con nuestros camaradas pero aquí la cosa fue más rápido, dado que nos esperaba un F-27 con órdenes de trasladarnos al Comando de las FAS en Comodoro Rivadavia.

No recuerdo a qué hora aterrizamos en Comodoro pero sí que ya era entrada la noche, estábamos muy cansados y la tensión que nos había mantenido con todos los sentidos despiertos ya había desaparecido así que el cansancio se hacía notar más aun, pese a ello creíamos que continuaríamos vuelo a Bs.As., estábamos ansiosos por abrazar a nuestros seres queridos, pero al pie del avión nos esperaba el Comodoro Rivero, A-1 Personal del Estado Mayor de las FAS. El Comodoro en forma muy cortes nos ordeno que debíamos dirigirnos al hospital reubicable de la Fuerza Aérea que estaba instalado en Comodoro. En ese momento sentí indignación, primero porque se rompía la esperanza de seguir a Bs. As. y mi gente se lo había ganado, segundo porque tenía conmigo la situación más reciente de Puerto Argentino y consideraba que el Comandante debía recibirme a cualquier hora por esa causa.

En definitiva, con una gran paciencia y comprensión el Comodoro Rivero hacia mi persona, como soldados cumplimos la orden y llegamos al hospital reubicable.

Los médicos, las enfermeras, los oficiales y suboficiales nos esperaban en la puerta del modulo principal, nos recibieron de tal manera que nos sentimos reyes, luego de los abrazos, lo primero que nos dieron fue ropa limpia, después una buena ducha para cada uno, siguió una excelente cena, (mesa con mantel, servilletas, vasos y buena comida con vino) eso ya era algo olvidado para nosotros. Después nos dieron una cama con sabanas, almohadas! Y como si fuera poco pijama, casi siempre se valora más las cosas cuando se han perdido y nosotros habíamos perdido eso por unos dos meses. Caímos en las camas y nos desmayamos.

Tanto las tensiones como mi mal humor de la noche anterior había pasado al otro día, luego del descanso reparador. Tarde un tiempo en darme cuenta que bien había estado la orden de mandarnos derechito al reubicable. Durante las pocas horas que convivimos con los facultativos, sin que nosotros nos diéramos cuenta nos estaban chequeando psíquicamente, lo hicieron bien y con mimos. Durante esa mañana mi gente fue trasladada a Bs. As., yo me quede, me esperaba el Brigadier Crespo en el Comando.

La llegada al Comando de las FAS fue otro reencuentro con viejos camaradas, el Brigadier me recibió enseguida, luego de una breve conversación donde le informe que sucedía en Puerto Argentino al momento de nuestra salida, creo que sabía todo y mas también, me ordeno abordar un avión que me esperaba en el aeropuerto y dirigirme a Rio Grande donde me aguardaban para una reunión un Almirante (Busser) que no recuerdo bien el apellido y otros oficiales de tropas especiales de la infantería de marina, creo que se llamaban "Lagartos".

En mi cara inevitablemente se ve cuando algo me desagrada, es algo que me ha traído bastantes problemas. El Brigadier leyó y lo hizo muy bien, me pregunto qué me pasaba y fui sincero con él, le exprese que recién llegaba de Rio Grande, que lo que más quería era después de tanto tiempo darle un beso a mi esposa y a mis hijos aunque para ello solo tuviera diez o veinte minutos y él me estaba mandando al sur, el Brigadier Crespo fue comprensivo con el soldado cansado y ordeno que el avión despegue sin mí y que trasladara a los oficiales de la Armada a Comodoro para realizar la reunión en el Comando de las FAS.

La reunión se hizo por la tarde, participo el Brigadier, el Almirante y dos Capitanes de Corbeta de las fuerzas especiales y otros oficiales (pocos) del EM. El motivo fue evaluar la factibilidad de infiltrar con los dos Chinook tropas de la infantería de marina en proximidades de Darwin / Ganso Verde. Finalizada la reunión el Brigadier Crespo me dijo que en el aeropuerto me esperaba un avión, que fuera a ver a mi familia y que en unos días me quería en Comodoro Rivadavia.

Despegamos nocturno en un Lear Jet, aterrizamos en Palomar al filo de la medianoche, allí recibí el abrazo más lindo, el de mi esposa Angélica y mis hijos, en casa estaba lista mi cena preferida, era la madrugada del día 11 de Junio de 1982.

, o |

Los elementos de tu pantalla están ocultos. Presiona la tecla Esc o mueve el cursor al centro de la pantalla para regresar al Correo.

Presioná Esc o mové el puntero hacia acá para regresar a Mail.
por stevedocwra en
Mire a su alrededor.